TUAREG RALLYE

April 2009

Aller guten Dinge

sind drei...

Knappe 23° Celsius im Schatten, wolkenloser Himmel...

Das sind leider weder die Durchschnittswerte der 2009er Tuareg-Rallye, noch die Wetter-Werte vom letzten Fahrtag :-(
Es sind die Werte von daheim in Köln am Tag nach meiner Heimkehr am 2. April und wie gerne hätten wir diese Werte wieder durchgängig in Marokko gehabt! Aber das klappt halt nicht jedes Jahr und in meinen beiden letzten Jahren hatten wir im Gegensatz zu diesem Jahr auf der Rallye fantastisches Wetter.
Aber lasst mich von vorne anfangen. „Vorne“ ist der Tag nach der Winnerparty 2008. Der Party, auf der wir Nienkes Geburtstag feierten. Auf der wir nach einem tollen Musikprogramm von Walter abrockten, der leider ganz unerwartet kurze Zeit nach der Rallye verstarb :-(An ihn sei hier noch mal gedacht! Ich persönlich habe ihn erst 2007 auf der Spitze der Hausdüne während des Dünenrennens kennen gelernt, wo er auf seinem Quad den Tag beobachtete und wir uns unterhielten.
Es war der Tag nach der Party, als ich mich bei Rainer als erster Amateur bereits für die Rallye 2009 anmeldete und daher die Startnummer 300 bekam. Ich hatte eine kurzweilige Rallye 2008 gefahren, die mit der zweitägigen Teilnahme als Co-Pilot bei den Rallyeladies zwar so nicht geplant war, aber mir insgesamt wieder sehr gut gefallen hat. Die dritte Teilnahme war auch von vornherein klar, damit mein Freund Ralf erneut die Chance hatte, mit mir zusammen an der Rallye teilnehmen zu können. Hatte er doch die 2007er Rallye zwei Wochen vor Beginn absagen müssen.
Nach meinem 2008er Bericht, den Bildern und dem obligatorischen Film über die Rallye schloss sich uns zu meiner großen Freude noch mein Arbeitskollege Olaf Urbach an. Dieses Rallye-Urgestein hatte seit 1987 bereits bei vielen Rallyes (u.A. viermal DAKAR) teilgenommen, aber es noch nie zur Tuareg geschafft. Von daher war 2009 DIE Gelegenheit, mit vertrauten Gesichtern diese Rallye anzugehen. Vorher stand für ihn aber in 2008 noch die Transorientale an: Sankt Petersburg nach Peking! Er hat auch diese Rallye gemeistert und ist mit seiner KTM stolz in Peking eingelaufen. Der Preis dafür war jedoch hoch: nach einem etwas heftigeren Einschlag zu Beginn der Rallye fuhr er fast die gesamte Strecke mit Schmerzmitteln unter starken Rückenschmerzen. Erst wieder daheim stellte sich heraus, dass ein Lendenwirbel zertrümmert war und er schnellstens operiert werden musste. Zwei OPs waren im Herbst erforderlich, um den Wirbel wieder in eine vernünftige Form zu bringen. Das hielt ihn aber nicht davon ab, im November für die Tuareg zu melden.
Die Mopped-Vorbereitungen hielten sich diesmal für uns drei in Grenzen. Olaf hatte seine KTM 520 für die Rallye vorbereitet und Ralf noch seine nagelneue 450er Husquarna, die ja schon 2007 zum Einsatz kommen sollte. Eigentlich hatte ich für meine XT600E mit einem Motortuning geliebäugelt, wie es Thorsten von www.off-the-road.de für diesen Typ anbietet, aber dann habe ich doch die ca. 700,- bis 800,- Euro gescheut, die dafür erforderlich gewesen wären. Daher beschränkte sich für mich die materielle Vorbereitung an der XT600E auf neue Reifen, einer neuen Kette und einem Ölwechsel. Auch dieses Jahr unterstützte mich wie in den Vorjahren wieder Gerd von Reifen Schüller Brühl www.reifen-schueller.com mit einem Superpreis für einen Satz Michelin Desert und den zugehörigen verstärkten Schläuchen. DANKE Gerd ;-)
Dafür haben wir fahrtechnisch das eine oder andere unternommen, um die Fertigkeiten auf dem Motorrad weiter zu verbessern. Da ich das Jahr über nicht an weiteren Wettbewerben teilnehme, bleiben mir nur das eine oder andere Endurotraining, um mich da fahrtechnisch etwas weiter zu bringen. Die Krönung dieser Trainings war jedoch im Sommer 2008 die Teilnahme an einem einwöchigen Endurotraining von www.trail-trial.de im tschechischen Jinin. Bei der Bildung der Gruppen nach Fahrkönnen konnten wir eine Gruppe mit Enduros bilden, in der 6 von 8 Teilnehmern an der Tuareg-Rallye teilnehmen wollten. Es waren dies die 4 Münchner Martina, Rene, Andrea und Dieter sowie Alex und ich. Dementsprechend konnten wir mit unserem Instruktor recht spezielle Dinge üben, die wir für die Bewältigung der Rallye gut gebrauchen konnten. Wenn es irgend möglich ist, werde ich auch dieses Jahr wieder an dem Wochen-Training teilnehmen :-)

Die Flüge wurden bereits im Sommer recht günstig gebucht und für die gemeinsame Rückfahrt zum Flughafen in Murcia am 1.April mit den Münchnern gemeinsam ein Leihwagen bestellt.

Am Wochenende vor der Rallye lieferten Ralf und ich die drei Motorräder nebst Kisten von uns und Olaf bei Rainer Autenrieth, dem Veranstalter ab, wo wir noch mal richtig in den Schnee eintauchten.

Unsere abgelieferten Motorräder bei Rainer im Garten

Ralf und seine Frau Jutta flogen schon ein paar Tage früher nach Almeria und erwarteten uns bereits. Doch dann ein Anruf von Ralf: aus persönlichen Gründen musste er erneut seine Rallyeteilnahme absagen. Diesmal war er noch näher dran an der Tuareg als 2007 und wieder machte ihm das Schicksal einen dicken Strich durch die Rallye-Rechnung :-(warum soll es nicht sein?
Im Laufe des Samstag Nachmittag trafen dann die 4 Münchner, sowie Olaf und ich in Südspanien ein. Die Stimmung bei unserem gemeinsamen Abendessen in San José war natürlich sehr durchwachsen. Hier die Vorfreude auf die Rallye, dort die große Enttäuschung über die erneute Absage von Ralf...
Die 4 Münchner, Olaf und ich schlugen dann am Sonntag Vormittag pünktlich im Hafen von Almeria auf und gingen die üblichen erforderlichen Abläufe an: Papierabnahme, technische Abnahme, Roadbook-kleben etc. Das ganze immer wieder unterbrochen von Begrüßungszeremonien und Schwätzchen mit Teilnehmern aus den vergangenen Jahren, sowie neugierigen, neuen Teilnehmern. Hier merkte man auch, wie lange Olaf bereits im Geschäft ist. Kannte er doch auch hier bereits einige Leute von früheren Rallye-Teilnahmen. Aber die Krönung war wohl die alte Bekanntschaft mit dem diesjährigen Schrauber von Thorsten Kaiser: Olaf kannte den ehemaligen Werks-KTM-Schrauber Holger von seinen 4 DAKAR-Teilnahmen ende der 90er. Die Beiden begrüßten sich überschwänglich und Thorsten und ich konnten nur noch staunend daneben stehen.

Hier stehen jahrzehntelange Rallyeerfahrung beisammen...

Fahrtag 1; Nador - Missor

Abends im Hafen gab es noch das obligatorische Briefing für die Strecke am nächsten Tag und danach ging es auch schon bald auf die Fähre. Die Überfahrt war diesmal im Gegensatz zum Vorjahr sehr ruhig und nach den üblichen, lästigen Zollformalitäten traf man sich hinter dem Hafen von Nador an einem freien Feld, wo die erste Zeitkarte übergeben wurde und der Tross sich in das Landesinnere aufmachte. Dort gab es auch den ersten kleinen Aufreger: Das Team Kaiser machte für eine japanische Gruppe von einem Mann und drei Frauen den Service der gemieteten KTM-Maschinen und prompt lief kurz vor dem Start bei einer Japanerin ihrer KTM die gesamte Kühlflüssigkeit raus. Jetzt zahlte sich die ganze Routine und Erfahrung eines (selbst teilnehmenden) Thorsten Kaiser aus: ratzfatz wurden mehrere Motorrad-Werkzeugsätze aufgerissen und die Maschine soweit zerlegt, dass sie kurz darauf mit Hilfe des eingetroffenen Service-Teams rechtzeitig wieder hergestellt werden konnte. Dem pünktlichen Start der aufgeregten Japanerin stand also nichts mehr im Wege :-)
Zu Ende war dagegen die Fahrt eines anderen Teilnehmers. Kurz nach dem Hafen wurde er von einem unaufmerksamen Autofahrer übersehen und er knallte nach langer Bremsspur in dessen Wagen. Vorbeifahrende Teilnehmer waren geschockt, lag doch die BMW G650 halb unter dem Auto und lies Schlimmes befürchten. Doch bald gab es Entwarnung durch die Orga. Der Teilnehmer war mit Prellungen und Schürfwunden noch glimpflich davon gekommen. Aber seine Rallye konnte er bereits nach einigen hundert Metern auf marokkanischem Boden knicken :-(

Thorsten beginnt das „Auslaufmodell“ der Japanerin zu demontieren

Der Beginn der Strecke verlief ähnlich wie in den beiden Jahren zuvor. Nach ca. 40 Kilometern durch die Hafenstadt Nador und ihre Vororte bogen wir von der Hauptstraße links ab und nach weiteren 6 Kilometern ging es das erste Mal in´s Gelände: leichte Schotterwege, die zügig zu befahren waren und die Einstimmung in die Navigation erleichterten. Doch bald trennten sich die Wege der Profis von den Amateuren und die Profis hatten ihre erste ernsthafte Prüfung vor sich: einen steilen, langen und schmalen Eselspfad den Berg hoch. Immer wieder musste ich an Martina denken, die großen Respekt vor der Profi-Wertung hatte. Hatten sich doch die 4 Münchner dieses Jahr für die Profi-Wertung gemeldet. Sie hatten die Nase voll von elendig langen Asphaltetappen der Amateure, während die Profis parallel zu uns immer wieder in´s Gelände gingen. Die 4 hatten das ganze Jahr über mit ihrem konkurrenzfähigen, neuen Material (Beta RR 400) geübt und gingen die Sache recht optimistisch an. Anfangs lief es auch ganz gut, aber durch die Masse an Teilnehmern, die ungeduldig und zum Teil ohne Rücksicht da überholten, wo es eigentlich nicht ging, war ein flüssiges Vorwärtskommen einfach nicht mehr drin. Einmal angehalten, war es auf den sehr engen und steilen Anstiegen nur sehr schwer möglich, wieder anzufahren. Schnell gehen einem da auch die Kräfte aus. Gemeinsam schaffte es die Gruppe jedoch, ihre vier Betas den schmalen Aufstieg hoch zu bekommen. René hatte allerdings richtig Pech. Bei seiner Hilfestellung für die Kollegen fiel seine Beta um und schlug mit dem GFK-Tank genau auf einen großen Stein. Mit einem Riesenschwall schoss der gesamte Tankinhalt heraus. Um den Tank wieder reparieren und das Endurofahren insgesamt mehr genießen zu können, wechselten die Vier am Abend in die Amateurwertung, nachdem der Veranstalter ihnen noch mal versprach, dass die Amateurwertung im Vergleich zu den Vorjahren tatsächlich verschärft wurde.
Besser lief es währenddessen anfangs für Olaf und mich. Zügig kamen wir auf unserer Amateurstrecke voran und ich durfte mir das erste Lob über meine präzise und schnelle Navigation abholen. Derart beflügelt ließ ich es dann aber wohl doch was zu schnell angehen und ich fuhr meinen ersten Plattfuß am Vorderrad ein. Olaf und Ralf hatten sich vorne für Mousse-Einsätze entschieden, während ich ohne Plattfuß im Vorjahr mit extra dicken Schläuchen auszukommen

gedachte. Mist! Mal wieder an der falschen Stelle gespart :-(Also rechts ran, Steine gesammelt, die Maschine drauf gestellt und das Vorderrad demontieren. Denkste Puppe! 19er Schlüssel war gefragt! Ich verstand die Welt nicht mehr, hatte ich doch das Werkzeug nach den Größen des Originalwerkzeugsatzes zusammengestellt. Dann dämmerte mir, dass ich ja die Gabel einer TT600 eingebaut hatte. Da ich das Vorderrad nach diesem Umbau im Jahre 2007 noch nie mit Bordwerkzeugsatz ausbauen musste, war mir das noch nicht aufgefallen. SHIT! Zum Glück waren wir recht weit vorne im Feld unterwegs und konnten viele nachfolgende Fahrer anhalten. Aber es war zum Mäusemelken: keiner hatte einen 19er Schlüssel dabei! Zwischenzeitlich hatte Olaf bereits den Mantel von der Felge geholt und wir begannen den Schlauch aus dem noch eingebauten Reifen auszubauen. Zwischenzeitlich hatten sich natürlich auch wieder die obligatorischen Einheimischen eingefunden und nachdem sie uns mit höflichem Handschlag begrüßt hatten, setzten sie sich um uns herum auf den Boden und schauten uns bei der Arbeit zu. Das Loch war bald gefunden: der übliche „Schlangenbiss“ eines Durchschlages. Dabei liegen zwei Löcher dicht beieinander, wie bei einem Schlangenbiss halt und die zeugen von einem durchgeschlagenen Mantel auf die Felge. Schlauch aufrauen, Vulkanisiermittel drauf, antrocknen lassen und nach dem Flicken aufpressen den widerspenstigen, dicken Schlauch wieder eingebaut. Zum Glück hatte Olaf zwei Druckluftpatronen dabei, sodass wir nicht noch elendig lange pumpen mussten. Nach der Verabschiedung von mittlerweile einem Dutzend Einheimischen Zuschauern ging es weiter.
Doch nach weiteren 3-4 Kilometern war wieder Schluss mit Lustig: das Vorderrad war schon wieder platt :-(Da wir keine Druckluftpatronen mehr hatten, beschlossen wir, die letzten 20 Kilometer zur nächsten DK mit dem platten Reifen weiter zu fahren, zumal bald Asphalt kommen sollte. Natürlich hatte ich eine „Nullstellung“ im Roadbook übersehen, sodass es doch noch fast 40 Kilometer wurden. Der stabile Michelin Dessert ist tatsächlich auch in plattem Zustand noch ganz gut zu fahren. Auf der Straße verhält er sich aufgrund der Zentrifugalkräfte ab 60 km/h aufwärts fast normal. Nur darf man in den schnellen Kurven das Gas nicht wegnehmen... das bringt dann Leben in die Fuhre! An der nächsten DK überschlugen wir die Zeit- und Materiallage und beschlossen, dass Olaf alleine weiterfahren solle, und ich auf den Abräumer warte. Der kam dann auch in Form eines Lastzuges mit Robin und Marcel, die mir halfen, die XT auf den Hänger zu laden. Mit den Beiden ging es dann auch weiter nach Süden Richtung Missor, unserem ersten Zwischenstopp. An der DK4 gesellte sich dann noch Almuth dazu, die mit einem defekten Radlager von einem Geländewagen der Orga aus der Sektion geborgen wurde. Auch bei ihr war natürlich die Enttäuschung groß an diesem ersten Tag. Glück hatten wir noch insofern, dass wir vorab bereits mit Nadine in einem PKW nach Missor fahren konnten und nicht warten mussten, bis der LKW mit unseren Moppeds weiter fuhr. Dadurch konnten wir vor Ort die Reparatur vorbereiten und schon etwas Zeit sparen. Was wir allerdings nicht kannten, war der Fahrstil von Nadine. Der Leihwagen wurde leistungsmäßig ausgequetscht und das simple Fahrwerk das Dacia-Logan auf seine Rallyetauglichkeit geprüft! Nach anfänglichem Respekt wurde uns hinten drin aber doch was mulmig zumute und nach einer etwas unsanften Einlage nach einem Brückenübergang lies ich mich zu der Bemerkung hinreißen: „Wir fahren hier mit unseren Motorrädern nicht vorsichtig im Gelände, um uns anschließend von der Orga in der Dose umbringen zu lassen!“ Es wurde zwar herzhaft drüber gelacht, aber danach ging es etwas gesitteter zu. Kurz darauf liefen wir eh auf einen Sattelzug eines italienischen Service-Teams auf. Was der widerum anstellte, lies uns Nachfahrenden auch ab und an die Haare zu Berge stehen. Der überholte einheimische LKW und Busse mit über 100 km/h. Links und rechts stieben bei diesen Überholmanövern die Staubfahnen hoch, waren doch die Straßen zu schmal für zwei LKWs nebeneinander. In der Mitte passte dann kaum eine Zeitung zwischen und entgegen kam zum Glück auch niemand... Wir bedankten uns bei Nadine, glücklich angekommen, für die „kurzweilige“ Fahrt!
In Missor konnte ich dann schon mal mein Zimmer beziehen und am Briefing für den nächsten Tag teilnehmen. Später am Abend kam dann auch Robin mit der XT auf dem LKW. Wir halfen ihm beim Abladen des Motorrades und konnten noch einen neuen verstärkten Schlauch im Vorderrad einziehen. Mein dicker Reserveschlauch war also am ersten Tag bereits aufgebraucht... Um es vorweg zu nehmen: ich habe für den Rest der Rallye dann auch keinen mehr gebraucht *puuuhhh*
Mit durchwachsenen Gefühlen über den ersten Tag fiel ich spät abends müde in´s Bett!

Fahrtag 2; Missor - Merzouga

Durch meinen Ausfall lagen Olaf und ich am nächsten Morgen beim Start recht weit auseinander. Eine oder zwei Minuten wartet man gerne mal auf seinen Teamkollegen, aber 10 Minuten bei dem Einstieg in eine Speziale, bei der die gefahrene Zeit gewertet wurde? NEIN! Wir beschlossen, dass Olaf ganz entspannt voraus fahren sollte und ich dann mit „dem Messer zwischen den Zähnen“ versuchen sollte, auf ihn aufzuschließen. Ich schloss recht bald zuerst auf Bernd und Almuth (meine Forums-Moderatorkollegin) auf, die ich mir erstmal interessiert durch Hinterherfahren betrachtete. Hatte ich doch mit den Beiden noch keine gemeinsame Geländeerfahrungen sammeln können und wollte mir das halt mal anschauen. Ich war angenehm überrascht und fuhr etliche zügige Kilometer hinter ihnen her, bis dass ihr Tempo plötzlich zusammenbrach. Es blieb mir nichts anderes übrig, als zu überholen und weiter „Jagd“ auf Olaf zu machen. Es war überwiegend eine Fahrt durch vom Vorjahr her bekannte tolle Landschaften und ich konnte den einen oder anderen Teilnehmer überholen. Aber kein Olaf dabei... Es kam auch wieder die Fahrt längs im Flussbett, vorbei an Andrea ihre „F650-DAKAR-Versenk-Gedächtnisstelle“ von 2007. In dem Flusslauf musste dann nach etlichen Kilometern links abgebogen werden in einen Seitenarm des Flusses. An der Stelle kreisten und diskutierten bestimmt 10 Fahrer, die sich unschlüssig waren, wie es weiterging. Ich überflog die Teilnehmer, ob Olaf dabei war. Fehlanzeige! Also zügig abgebogen und weiter ging´s. Als ich mich umdrehte, sah ich, dass die ersten mir zögerlich folgten und nach und nach immer mehr hinterher fuhren. Wer weiß, wie viel Zeit die dort noch verbummelt und diskutiert hätten...
Als wir wieder aus dem Flussbett raus mussten, lief ich auf eine der Japanerinnen auf. Mit ihr fuhr ich zusammen bis zum Ende dieser Speziale. Wir überholten uns zwischenzeitlich gegenseitig einige Male und hatten ein gutes Tempo drauf. Wie gerne wäre ich so auch wieder mit Nienke und Silke gefahren, aber es hat dieses Jahr bei den Beiden nicht sollen sein. Die Japanerin und ich gaben an der nächsten DK unsere Zeitkarten ab und schüttelten uns zufrieden die Hände, wobei sie sich noch tief verbeugte. Bruno an der Zeitnahme lästerte noch, wo ich denn bliebe, ich sei spät! Meine Antwort, dass ich unterwegs noch pinkeln gewesen sei, löste Gelächter aus und musste noch für seine französisch sprechende Freundin übersetzt werden :-) Der Umgang mit den Leuten der Orga ist immer wieder herzerfrischend!
Ein Blick in die Tabelle zeigte aber auch, dass Olaf noch nicht da gewesen ist. MIST, wo habe ich den denn überholt? 5 Minuten später traf er ein: er hatte sich etwas verfahren und dabei bin ich wohl durchgeschlüpft. Einerseits schade, aber andererseits egal: wir waren ja jetzt wieder zusammen!
Und gemeinsam ging es weiter. Zuerst ein gutes Stück über Asphalt bis Borj Tajjit, wo wir tankten. Vor diesem Ort standen letztes Jahr die jungen Einheimischen Spalier und beschossen mich mit Steinschleudern, ohne mich allerdings zu treffen. Ich habe sie dieses Jahr nicht vermisst und nach dem Ort ging es wieder in´s Gelände Richtung „Col de Belcasem“ einem Schotterpass der übelsten Sorte. Hierhin hatte sich letztes Jahr ein Service-Team mit einem Anhänger verfahren und den Pass vorsichtig und mit vielen harten Aufsetzern überquert. Als wir den Pass anfuhren, traute ich meinen Augen nicht: Wieder stand ein Service-Wagen mit einem großen, leeren Autoanhänger am Pass und fuhr auch noch vor uns in die Spur! Es war ein Wagen vom Team Rallyraid.co.uk der da im Schneckentempo vor uns herrumpelte. In einer Kurve blieb er dann stehen, um uns vorbei zu lassen. Bei diesem Überholversuch auf der Hangseite traf ich noch einen dicken Stein und lehnte mich mit dem Motorrad in Fahrerhöhe gegen den Wagen. Ich kam aber zum Glück schnell wieder frei und wir konnten die fahrende Schikane endlich hinter uns lassen.
Nach einem kleinen Bilderbuch-Dorf kam wieder ein gutes Stück Straße bis zum Beginn der letzten Speziale des Tages. An dieser DK machten Olaf und ich eine ausgiebige Pause und aßen und tranken reichlich. Versprach doch die folgende Speziale mit ca. 80 Kilometern und einigen Sandanteilen recht anstrengend zu werden. Als wir los wollten, trafen René, Martina und Dieter an der DK ein. René´s abendlicher Reparaturversuch des GFK-Tanks war leider erfolglos geblieben, aber Andrea stellte ihren baugleichen Tank zur Verfügung, sodass René fahren konnte. René wollte die folgende, große Speziale auslassen, um auf der Straße Zeit für einen erneuten Reparaturversuch im Camp zu gewinnen. Das passte der Martina natürlich gar nicht in den Kram, denn sie wollte gerne im Gelände weiterfahren. Ich besprach mich kurz mit Olaf und wir boten Martina an, bei uns in der Mitte die

letzte Etappe des Tages mitzufahren. Ich versprach René, dass wir Martina unter keinen Umständen alleine ließen und so gingen wir zu dritt in diese Speziale, die sich recht gut anließ. Kleinere Dünenfelder wurden locker durchquert und Martina hielt unterwegs einen guten Schnitt mit uns. Lediglich an einem steilen Schotteraufstieg brauchte sie zwei Anläufe, um in einem Zug bis oben durchzukommen. Danach ging es wieder in die große Schotterebene, aber mir kam die Strecke im Gegensatz zu letztem Jahr so gar nicht mehr bekannt vor. Außerdem fand ich die Anfahrt zum Erg Chebbi, dem großen Dünengebiet hinter unserem Camp in Merzouga etwas „merkwürdig“. Es sollte sich auch bald herausstellen, warum: Wir umfuhren das Erg Chebbi nicht, wie in den Vorjahren, sondern wurden zu einer versteckten DK geführt, die HINTER dem Erg Chebbi lag. Zum Abschluss dieses langen Tages wurden wir also tatsächlich noch einmal quer durch das Erg Chebbi gejagt. Unsere Stimmung war nach der Vorfreude auf das nahende Camp am Nullpunkt. Selbst Olaf, der mehrfach die Wüsten Mauretaniens durchquert hatte, war kein ausgesprochener „Sand-Fan“ und musste sich immer wieder an die Dünen gewöhnen. Die Umfahrung des Ergs war zwar grundsätzlich möglich, hätte aber ob des großen Umweges viel Zeit gekostet, die wir eigentlich nicht mehr hatten. Außerdem wären wir dann Gefahr gelaufen, in die Dunkelheit zu kommen. Auf den Sandpisten rund um´s Erg nicht ein grade ein Vergnügen. Den Ausschlag gab dann ein Vorschlag von Thomas: Er würde hinter uns ein kleines Stück mit in´s Erg fahren und schauen, wie wir uns in den Dünen „anstellten“. Befand er es als O.K., würde er uns durch die Dünen ziehen lassen. Schließlich war auch der Orga daran gelegen, uns nicht spät am Abend auf irgendwelchen Sandwegen rund um´s Erg suchen zu müssen. Und was soll ich sagen: wir bestanden den „Eignungstest“ und fuhren unsere ersten großen Dünen dieser Rallye. Martina und Olaf kamen auch gut zurecht und wir mussten uns nur wenig gegenseitig aufhelfen. Als ich einmal auf einer höheren Düne wartete, kam Martina mit soviel Schwung angeschossen, dass sie mir leicht in´s Hinterrad fuhr und wir in den Sand kugelten. Lachend hoben wir unsere Moppeds wieder auf und es ging mit Elan weiter. Dabei bin ich allerdings was über das Ziel hinausgeschossen. Es lief für mich so gut, dass ich dann fast ohne anzuhalten bis zur DK Finish fuhr und dort bereits die Zeitkarte abgeben konnte. Kurz darauf kam eine stolze Martina und wenig später zum Glück auch Olaf. Haben wir uns gefreut! Martina und ich fingen spontan an zu singen: „Wir ham das Erg durchquert, wir ham das Erg durchqert...!“
Der restliche Weg zum Hotel Kasbah Tuareg war ein Klacks und wir gingen zur Rezeption, um unsere Zimmer in Beschlag zu nehmen. Auch hier ein herzlicher Empfang: Der Chef an der Rezeption erkannte mich von den Vorjahren und kam direkt hinter seinem Tresen hervor, um mich mit Handschlag auf das freundlichste zu begrüßen. Ich bezog mit Olaf zusammen das gleiche Zimmer wie im Vorjahr und wir waren´s zufrieden!
Nicht verschweigen möchte ich noch einen kleinen berechtigten „Einlauf“. Als ich Thomas erst am nächsten Abend wieder sah, ging ich zu ihm hin, um mich für seine moralische Unterstützung zu bedanken, mit der wir die Durchquerung des Ergs angegangen sind. Allerdings ist ihm auch aufgefallen, dass ich nach den ersten gemeinsamen Dünenüberquerungen irgendwann einfach auf und davon gebrummt bin. DAS gehört sich nicht, wenn man vorher vereinbart, die Dünen als Gruppe zu durchqueren. Ich hätte spätestens jede dritte/vierte Düne warten sollen, bis die Gruppe wieder beisammen ist! STIMMT! Das habe ich mir dann auch hinter die Ohren geschrieben, Danke Thomas!

Fahrtag 3; Rund um Merzouga

Es stand einer der schönsten Rallyetage auf dem Programm: einmal rund um Merzouga! Allerdings auch hier mit großen Abweichungen vom Vorjahr: Mittendrin waren für die Amateure auch 40 Kilometer Erg Chebbi vorgesehen. Dieser Tag wird die eigentliche Königsetappe für die Amateure, war von einem schmunzelnden Rainer Autenrieth zu vernehmen. Nach dem Erg Chebbi standen auch noch zwei andere kleinere Dünengebiete in der Nähe auf dem Programm. Das ganze wieder verbunden mit schnellen Schotterpisten und steilen Klettereinlagen. Aber der Knaller kam zu Beginn: Längs durch das Dünengebiet Erg Rissani mit seinem feinen, tückischen Sand! Hier hatte ich mich letztes Jahr verausgabt und fast den gesamten Tag verloren. Das musste ich nicht wieder

haben! Ich erklärte Olaf den Sachverhalt und dass ich das Dünengebiet umfahren wolle, um danach voll in die Rest-Etappe einsteigen zu können. Nach Diskussionen im Amateurlager fanden sich fast ein dutzend Teilnehmer, die ebenfalls diese Strategie wählten. Wir ließen uns bei der Ausgabe der Zeitkarte einen entsprechenden Eintrag machen und fuhren zurück auf der Straße zur nächsten DK, wo die Orga große Augen machte: „Wo kommt´s ihr denn schon her?“ „Das Dünengebiet war ein Klacks, aber hinterher haben wir uns verfahren und sind auf der Straße gelandet!“ antwortete ich mit einem Schmunzeln. Großes Gelächter war die Antwort und der Eintrag auf der Zeitkarte klärte unsere Strategie auf. Jetzt ging es weiter Richtung Erg Chebbi. Ein Wegpunkt hinter den ersten niedrigen Dünen musste nach GPS angefahren werden. Ich näherte uns bis auf ca. 60 Meter an und wechselte dann auf den nächsten Wegpunkt im GPS, der uns dann tief in das Erg führen sollte. Zwischen uns und dem ersten 60 Meter entfernten Wegpunkt lag lediglich eine kleine Düne, hinter der jedoch eine versteckte DK lag, wie sich später rausstellte! MIST! Ich hätte sie riechen müssen, verdammt! 2 Stunden Strafe waren die absolut unnötige Folge! Letztes Jahr im Rallyeauto bin ich als Beifahrer bei solchen Gelegenheiten noch ausgestiegen, um über die Düne zu schauen. Genau aus diesem Grund!
Aber zu diesem Zeitpunkt wussten wir ja noch nichts von meinem Fehler und freuten uns einfach nur über die Bewältigung der Strecke in den Dünen. Diesmal blieben Olaf und ich allerdings wesentlich enger beisammen, und Olaf half mir einige Male, mein schweres Eisenschwein von XT im Sand aufzuheben. Ich habe dabei Dünen befahren, die ich letztes Jahr noch nicht bewältigt hätte. In der Theorie war mir das ja schon soweit klar, aber das muss man erst mal umsetzen, wenn man in der Situation ist! Was mir sehr wichtig war: kein Schwung zu verlieren und nicht unnötig stehen bleiben, denn jedes neue Anfahren mit der XT birgt im Sand die Gefahr des Eingrabens. Das ergab Situationen, in denen ich mich nicht entscheiden konnte, wie ich weiterfahren solle. Um in Fahrt zu bleiben, fuhr ich in das Dünental und kreiste an den Wänden, bis ich mir über den weiteren Weg im Klaren war. Olaf stand unterdessen oft auf dem Dünenkamm und amüsierte sich über meine Taktik: „Wie die Steilwandfahrer auf der Kirmes!“ lachte er lauthals. Aber allemale besser als ausbuddeln!
Einmal sah ich auf einem besonders hohen Dünenkamm Marcus mit seiner BMW HP2 stehen. Zum Glück verliefen die Dünen bis dorthin recht sanft und so konnte ich viel Anlauf nehmen: 4. Gang Vollgas, 3. Gang, 2. Gang und oben auf die Düne, die sich als spitze Kannte herausstellte! Ein Blick hinter die Kannte lies mich erschaudern: zum Glück musste ich blitzschnell reagieren, sodass ich keine Zeit hatte, mir vorher in die Hosen zu machen: es ging ganz steil (30 Meter?) runter in ein langes Dünental hinein und Spuren neben mir zeigten an, dass es auch schon andere geschafft hatten. Also sachte über die Kannte und um das Vorderrad zu entlasten, den fast freien Fall noch mit Gas beschleunigt. Mit 3. Gang Vollgas und Arsch gaaanz weit nach hinten ging es auf den Dünenfuß zu, der zum Glück recht stabil war und ich nach einem brutalen Anpressdruck und etwas Auffahrt am Gegenhang in einem weichen Bogen längs in das Dünental einbiegen konnte, welches an einem Ende was flacher war. Hier kam man zum Glück mit Schwung wieder gut raus und konnte den nächsten hohen Hang in Angriff nehmen, der genau so verlief. Nachdem ich drei dieser Adrenalin-Dünen gemeistert hatte und meine Hosen immer noch nicht voll waren, wurden die Dünen endlich wieder merklich flacher und wir erreichten überglücklich die nächste DK! Das war für mich wirklich die von Rainer angekündigte heimliche Königsetappe! Aber ich hatte sie bewältigt! Und was sollte mich jetzt noch schocken?!
Wir fuhren die 40 Kilometer durch das Erg noch zu Ende und waren danach überglücklich! Auch Bernd und Alex auf seiner BMW G650 fuhren zum Schluss noch mit uns die letzten Kilometer durch das Erg, wobei Alex danach vom Sand die Nase reichlich voll hatte und den Tag abbrach. Schade! An der DK nach dem Erg Chebbi fragte mich noch jemand, ob ich nicht der Pitter sei?! Der Österreicher Wolfgang Niescher hatte mich hier gefunden und an meiner XT600E identifiziert. Nach meinem ersten Internet-Bericht 2007 über die Rallyeteilnahme hatten wir sehr netten, längeren Mailkontakt und er wollte daraufhin auch gerne mal an der Tuareg teilnehmen. Wolfgang ist ende 2005 von Wien aus über die Ostroute durch ganz Afrika bis Kapstadt gefahren. Endlich haben wir uns mal persönlich kennen gelernt! Klar, dass wir die nächsten Tage im Camp noch sehr viel Gesprächsstoff hatten ;-)

Wolfgang Niescher, der Afrika-Reisende auf XT600. Hier mit einer WR250 auf der Tuareg

So stolz wir über das gemeisterte waren: es ging natürlich weiter... Bernd schloss sich uns anfangs noch an, zog dann aber unterwegs mit einem anderen Fahrer davon. Olaf und ich kamen jedoch gut zurecht. Die Schotterstrecken und leichten Sanddurchquerungen lagen uns und wir kamen gut voran. Nach einer weit entfernten versteckten DK auf einem Hügel ging es durch eine schöne Oase zur nächsten DK, die den Einstieg in ein weiteres Dünengebiet bedeutete. In der Oase kamen uns noch absolut desorientierte Fahrer entgegen, die entgegen der Anweisung im Roadbook die Oase auf der Hinfahrt voll durchquerten. Sooo schlecht ist aber dem Rainer sein Schwenglisch (Schwaben-Englisch) nun auch wieder nicht! *kopfschüttel*
An der DK zum nächsten Düneneinstieg konnten wir auch endlich tanken. Ich lies mir von Karl-Heinz 10 Liter nachfüllen und weiter ging es. Olaf ließ mich wieder vorfahren. Ich hätte mittlerweile ein ganz gutes Auge für die Dünenverläufe und fände meistens einen recht guten Weg durch die Sandhügel. Danke für das Kompliment! Aber an einer Düne nützte mir das gar nichts: ich fuhr die mittelhohe Düne mit genug Schwung an, kam gut über das vom Wind gemalte Waschbrettmuster und hatte urplötzlich kein Motorrad mehr! Das Mopped tauchte blitzartig unter mir weg und das Vorderrad verschwand fast komplett in einem weichen Sandloch. Ich ging im hohen Bogen über den Lenker in den ganz weichen Sand und fand mich oben an der Düne wieder... die XT steckte kopfüber in einem Loch kerzengrade im Sand, das Heck Richtung Sonne gereckt. Das kannte ich noch nicht und konnte zum Glück herzhaft darüber lachen! Olaf zeigte mir genau die Stelle, an der der feste Sand aufhörte, gut zu erkennen an dem Waschbrettmuster im Sand, und der dann folgenden glatten und weichen Stelle. Wir buddelten die XT gemeinsam wieder aus und meisterten damit auch dieses Dünengebiet. Leider hatte ich an diesem abwechslungsreichen Tag keine Kamera dabei. Der Tag wäre für einige Schnappschüsse gut gewesen ;-)

Martina am Abend bei ihrem so beliebten „ratschen“ und Alex kann nicht fliehen ;-)
im Hintergrund eine skeptisch blickende Tina Meier

Fahrtag 4; Königsetappe im Erg Chebbi

Pitters Ruhetag! Das ist das schöne an dieser Rallye: man kann einfach einen Tag aussetzen und bleibt trotzdem in Wertung und kann am darauffolgenden Tag weiterfahren. Ein Platz als Co-Pilot im Rallye-Auto wie im Vorjahr, war weit und breit nicht in Sicht. Also mal ausschlafen, mit anderen aussetzenden Teilnehmern gemütlich Kaffee trinken und dann das Mopped für den nächsten Tag, dem Dünenrennen, herrichten. Was für ein entspanntes Programm für Weichei Pitter ;-)
Morgens im Camp lief mir noch Rainer über den Weg: „Was ist denn mit dir?“ Nach meiner Erklärung grinste er und meinte: „Die ganzen letzten Jahre haben die Amateure ständig gemeckert, die Königsetappe sei zu leicht! DAS wird dieses Jahr niemand behaupten!“ Ob ich wohl mit meiner Entscheidung zufrieden war?!? Ich musste meine Erlebnisse vom Vortag mit 40 Kilometer Erg Chebbi erst mal sacken lassen und das Bewältigte verarbeiten. Außerdem wollte ich mich auf der Königsetappe nicht verausgaben, da ich viel lieber an dem morgigen Dünenrennen teilnehmen wollte, bei dem zum Schluss die riesige Hausdüne anstand!
Olaf ließ sich allerdings den heutigen Tag nicht entgehen! Leider hatte er an diesem Tag viel Pech und seine KTM machte ihrem Namen leider mal wieder alle Ehre: KTM = Kick Tausend Mal!
Seine Batterie ging irgendwann in die Knie und so war er gezwungen, die Maschine in den Dünen ständig wieder anzukicken. Das ging auch irgendwann dem durchtrainierten Olaf an die Substanz und so war irgendwann Schluss :-(Schade!
Wenigstens konnte ich an diesem Tag einige schöne Bilder machen, indem ich zu Fuß zur DK am Einstieg in das Erg lief und dort einige Stunden verbrachte.

Ruhetag für „Weichei“ Pitter während der Königsetappe

Kein Fake! Die werden benutzt und auf den Sanddünen wird auch Ski gefahren!
Das funktioniert allerdings nur in sehr weichem Sand... habe ich mir sagen lassen ;-)

Die von mir an diesem Tag genervte DK mit fotoscheuer Nadine, vorne Marcel, rechts Tini!

Eine sichtlich stolze Martina nach der Königsetappe!

Rasmus und Björn, die schnellsten Amateure! Nach eigener Aussage „touristisch“ unterwegs ;-)

Dan, einer der Kanadier, beim Verhandeln mit Einheimischen

Nicht gesucht, aber sich doch gefunden: das bewährte Fahrer-Duo Stephan und Lothar!
Hier stolz nach allen 4 Profi-Runden in der Königsetappe!

Karsten bespricht mit Thorsten die Strategie für das morgige Dünenrennen

Fahrtag 5; Dünenrennen im Erg Chebbi

Heute stand das sogenannte Dünenrennen auf dem Programm! Dieser Tag war ursprünglich mal als Fun-Day, also als Spaßtag gedacht. Vor zwei Jahren hatten wir dazu die hohe Hausdüne einmal zu umrunden und danach die Zeitkarte oben auf der Düne abzugeben. Das war dann meist bis zum frühen Nachmittag erledigt und man hatte den Rest des Tages noch Zeit für alle möglichen anderen Dinge. Aber aufgrund der Meckerei wegen zu leichter Rallye mussten bereits letztes Jahr zwei Runden um die Hausdüne gefahren werden und dieses Jahr wurden uns Amateuren deren drei abverlangt :-(
Gut, dass ich mich für diesen Tag besonders vorbereitet habe: als erstes wurde an meinem Mopped das Glückschweinchen von Emma an dem Handprotektor angebracht, dann setzte ich mal einen alten Trick um, mit dem man das Zündschloss im Sand vor eindringendem Dreck schützen kann: Die XT bekam unter dem Gelächter der anderen Fahrer ein Kondom verpasst ;-) und das Zündschloss war dicht! Da hatte sich der Einkauf bei Kondomi in Köln also doch noch gelohnt!

Natürlich kam nur ein Spaß-Kondom in Frage. Hier eine Kuh „ohne Noppen und ohne Geschmack!“

Die Voraussetzungen für den Tag waren aber alles andere als gut. Der Himmel war bedeckt und ein kräftiger Wind blies uns entgegen. Der mitgeführte Sand drang in alle Ritzen und die Sicht wurde auch nicht grade besser. Ich war noch davon entfernt, von einem echten Sandsturm zu sprechen, aber in diese Richtung ging es alle Male...
Egal! Wir wollten fahren! Wir, das waren in diesem Fall Martina, Olaf und ich als bewährte Fahrgemeinschaft! Wir holten also unsere Zeitkarten und legten los. Aber bereits die erste versteckte DK auf einer mittel hohen Düne sprengte unerklärlicherweise unsere Gemeinschaft. Keiner von uns schaffte es bis ganz nach oben zur DK und so umfuhren wir die Düne nach dem Abstempeln der Zeitkarte rechts herum, bis wir wieder auf dem richtigen Weg lagen. Auf eben diesem Weg warteten

Start zum Dünenrennen. Blauer Himmel sieht anders aus...

wir auf Olaf, der ja eigentlich auch hier lang kommen musste. Kein Olaf weit und breit... der nächste Wegpunkt und gemäß der Beschreibung nach Roadbook ging es hinter den Dünen auf den versandeten breiten Weg um das Erg. Hier wartete ich erneut mit Martina auf Olaf. Er MUSSTE einfach hier lang kommen. Hatte ihn die KTM wieder verlassen? Sorgen machten wir uns weniger, da in diesem Sektor sehr viele Fahrer unterwegs waren und erforderlichenfalls Hilfe geleistet hätten, aber uns lief die Zeit davon. So fuhren wir nach ½ Std. Wartens weiter zu den nächsten DK´s. Der Knackpunkt des Dünenrennens war die Anfahrt zu einer versteckten DK, ähnlich der Hausdüne. Mindestens 50 Meter hoch (andere schätzten sie noch höher) steil eine Düne rauf... der erste Anlauf von Martina und mir ging natürlich in die Hose. Ich drehte beizeiten ab und fuhr wieder runter. Als Martina ein Stück weiter oben ebenfalls nach rechts abdrehen musste, streifte sie ein schnellerer Teilnehmer auf dem Weg nach oben und sie kam zu Fall. Der Fahrer war aber fair genug, sein Mopped oben abzustellen, runter zu laufen und Martina beim Aufheben zu helfen. Diesmal nahmen wir mehr Anlauf und versuchten es erneut. Das gleiche Ergebnis wie vorher, nur etwas höher an der Düne :-(Diesmal nutzte ich aber die erreichte Höhe an der Düne, um das gegenüberliegende Dünenfeld zu begutachten. Es ließ sich dort ein guter Weg zwischen den Dünen festmachen, den man perfekt als Anlauf nutzen konnte. Ich für meine Begriffe musste allerdings einräumen, dass die Leistung der XT für diese Düne einfach nicht ausreichte, zumal die XT bei Vollgas auch noch anfing zu stottern. Unten wollte Martina bereits mit mir über eine Umfahrung diskutieren, aber ich bat sie, es noch mal zu probieren: sie habe doch genug Leistung und hatte sich bis jetzt im Sand hervorragend gehalten! Wir gingen genau den Weg zwischen den gegenüberliegenden Dünen durch, auf dem sie genügend Anlauf nehmen konnte. Etwas widerstrebend ging sie es an, nahm gut Anlauf und bremste neben mir ihre 400er Beta wieder zusammen: MIST! Große Augen unter ihrer Brille und ein „I trah mi ned!“ ließen mich fast bös werden. Ich wusste, dass sie es konnte! Es bedurfte noch einiger Überredungskünste meinerseits, inklusive dem verbalen Tritt in den Hintern, um den

nächsten Versuch anzugehen. „Ich will dich auf meiner Höhe hier halb am Hang zum Schwung holen bei Vollgas sehen! Klar?!“ Martina drehte ab, fuhr die „Schwungdüne“ hoch und nahm wieder Anlauf. Diesmal war sie wesentlich schneller, aber immer noch nicht bei Vollgas! Ich fluchte, aber es reichte. Sie hatte genug Schwung und für das letzte Stück ausreichend Leistung, um den Hang zu schaffen. Oben entschwand sie meiner Sicht und wart nicht mehr gesehen... O.K. geht doch! Da sehe ich in meiner Nähe eine der kleinen Japanerinnen, wie sie den Dünenaufstieg anpeilt und dabei unglücklich umfällt. Also hin und geholfen, die KTM wieder aufzustellen. Sie fackelte nicht lange und trieb ihre KTM ebenfalls den Hang hoch! Und jetzt packte mich der Ehrgeiz auch noch mal: Mein Eisenhaufen musste doch auch dort hoch zu treiben sein! Also weitmöglichst am Gegenhang zwischen flachen Dünen Anlauf genommen, beschleunigt und bei 4. Gang Vollgas in die Senke vor dem Anstieg. Was mir noch nicht aufgefallen war, war die kleine Düne vor dem Anstieg, die nun als Sprungschanze diente. Ein meterweiter Sprung lies sich nicht vermeiden: Adrenalin pur! Aber bloß kein Gas wegnehmen! Der vierte Gang versauerte schnell, der dritte und der zweite auch zu schnell und wieder stand das Abdrehen am Hang an. Doch ich hatte einen Tick zu lange gewartet und bereits zu viel Schwung verloren. Kopfüber kippte ich beim Abdrehen mit der XT den Hang runter und lag wieder im Sand. Das wiederum beobachtete von oben die Annette vom Schweizer Rallyeteam und lief einige Meter die Düne runter, um mir zu helfen! Keine Selbstverständlichkeit, zumal wir uns bis dahin auch noch nicht kannten! Gemeinsam wuchteten wir die XT wieder auf die Räder und ich fuhr das letzte Mal diese verdammte Düne runter. DANKE Annette!
Also außen rum! Aber auch dort waren einige respektvolle Dünen zu kreuzen, um zur nächsten DK zu kommen. An einer solchen Düne ging es auch mal wieder steil runter und ich gab wie gewohnt Gas, um das Vorderrad vor dem Eintauchen in den Sand zu bewahren. Leider war am unteren Ende der Düne ein ca. 3-4 Meter breiter Streifen Kamelgrasbusch. Diese mit Sand gefüllten harten, widerspenstigen Dinger, die niemand mag! Ausweichen war nicht mehr möglich, das Vorderrad ging mit Vollgas und einem heftigen Ruck am Lenker noch drüberzuheben, aber der Einschlag folgte mit dem Auftreffen des Hinterrades. Wie auf einem bockigen Pferd bekam ich einen heftigen Tritt von hinten und ich hatte meinen wohl „alljährlich fälligen Überschlag“. XT und ich machten einen Salto in der Luft und ich schlug mit der Brust und seitlich mit dem Helm im Sand auf. Die XT glücklicherweise einen knappen Meter neben mir. Mir blieb erst mal die Luft weg und ich brauchte elendig lange Minuten, bis ich wieder langsam einatmen konnte. Nachdem ich nach einiger Zeit wieder durchatmen konnte, tastete ich mich erst mal ab. Über einen Rippenbruch hätte ich mich nicht gewundert, aber dank Brustpanzer fühlte sich alles heile an. Wie heftig der Aufprall war, merkte ich abends noch, als ich den Helm auszog und mir ein zerbrochenes Hörgerät entgegen fiel.
Das Loch, in dem ich nun saß, war alles andere als eine Einladung zum Weiterfahren. Es gab lediglich eine etwas flachere Stelle, an der man eine Chance hatte, mit einigem Schwung wieder rauszukommen. Die nächste DK war nicht allzu weit entfernt und hier wollte ich nicht bleiben. Außerdem hatte ich doch mittlerweile genug Erfahrungen, um mich hier befreien zu können! Ich richtete die XT wieder auf, lies sie an und fuhr in dem Loch Kreise und mit zunehmendem Schwung die umliegenden Hänge hoch. Der „Kirmes-Steilwandfahrer“ von Olaf fiel mir wieder ein. Aber es klappte: nach drei oder vier Runden mit der mittlerweile immer mehr stotternden XT kam ich immer höher und kam dann über die flachste Stelle wieder raus! Die größte Gefahr war eigentlich ein weiterer Teilnehmer, der vielleicht im falschen Moment in „mein“ Loch gefahren wäre. Ständig hörte ich Motorengeräusche vorbeifahrender Piloten. Aber es ging gut!
Die Distanz zur nächsten DK wurde vorsichtig überwunden und dort nach Abgabe meiner Zeitkarte meine heutige Aufgabe verkündet. Viel hätte mir zu einer kompletten Runde nicht gefehlt, aber ich wusste ja nun, dass ich die hohen DKs eh nicht anfahren konnte und was sollte ich mich und meine XT für weitere Strafzeiten unnötig quälen. Ich wartete also bei Alex und Dani an ihrer DK. Auch diese lag auf einer mittel hohen Düne, die nicht jeder Teilnehmer problemlos bezwang. Da sah ich meine Helferin Annette von vorhin, wie sie einige Meter unterhalb der DK mit ihrer Maschine in den Sand kippte. Klar, dass ich runterlief und ihr mit anfasste, ihr Motorrad wieder aufzurichten. Sie schaute mich mit großen Augen an und lachte. „Ist doch schön, wenn man sich so schnell revanchieren kann, oder?“ Sie nickte und wir stellten ihr Motorrad gemeinsam wieder auf.

Dann besprach ich mein Problem mit Alex: die XT läuft also noch so leidlich und deine Rippen spielen auch mit? Er machte dann den Vorschlag, dass er mit der XT vor fahren würde und ich auf der Suzuki DRZ von Rainer hinterherfahren solle. Derart würde er mich auf einem leichten Weg auf kürzestem Wege aus dem Erg lotsen. Damit würden wir auch kein Bergefahrzeug blockieren! Klar, versuchen wir das. Nach diversen Anläufen bekam er dann die spuckende XT über die Düne der DK und wir machten uns auf den Weg nach draußen. Diese Fahrt sollte mein Verhältnis zu meiner XT nachhaltig stören. Es war einfach der Hammer, wie spielerisch ich mit der Suzuki DRZ von Rainer durch die Dünen fahren konnte. Bei Dünenauffahrten noch mit dem Gas die Geschwindigkeit variieren, bei Umfallern mal eben 50 kg weniger hoch wuchten... ein Traum!
Ich habe schon gewusst, warum ich im Gelände nie ein anderes Motorrad, als meine XT gefahren habe. Die zu weckenden Begehrlichkeiten waren schließlich abzusehen :-(
Alex quälte sich jedenfalls, mit einem gut aufgelegten Pitter im Schlepptau, auf der XT aus dem Erg Chebbi und nach einigen langsamen Dorfdurchfahrten kamen wir auf die Hauptstraße durch Merzouga. Doch was war das? Wieso hatte ich Wassertropfen auf der Brille? Vielleicht hatten mich in dem Dorf Kinder nass spritzen wollen und ich hatte es nicht bemerkt? Aber das ist hier eigentlich nicht die Gegend, in der sinnlos mit Wasser rumgespritzt wird! Und wieder fing es aus den dunklen Wolken etwas an zu fisseln. Alex geleitete mich bis zum Startplatz am Rand vom Erg und nahm dann meine Zeitkarte, um sie bei der DK-Finish am Fuße der Hausdüne abzugeben. In der Ferne sah ich die Bemühungen der Teilnehmer, die riesige Hausdüne mit ihren Motorrädern zu erklimmen. Ob mir dieser Versuch jemals gegönnt sein wird? Ich machte zum Trost wenigstens noch ein paar Bilder meiner XT mit der Hausdüne im Hintergrund und fuhr dann zu unserem Camp im Kasbah Tuareg.
Bald darauf trudelte zu meiner großen Erleichterung auch Olaf ein. Er hatte es nach einigen Anläufen bis auf die hohe Düne geschafft, an der ich mehrmals so kläglich gescheitert bin und die wenigstens Martina geschafft hat. Oben an der DK hat die Orga dann allerdings festgestellt, dass sein GPS Empfangsprobleme hat und ihm die Weiterfahrt aus Sicherheitsgründen verboten. SHIT!
Und was war aus Martina geworden? Sie schwebte irgendwann auf Wolke sieben in´s Camp und erzählte jedem, dass sie alle drei Pflicht-Runden geschafft habe! WAHNSINN! Sie hat am Schluss zwar die Hausdüne nicht ganz geschafft, aber sie hat ihre Zeitkarte zu Fuß hoch gebracht und leider kurz nach der Karenz-Zeit abgeben. Aber sie ist an diesem Tag ALLES gefahren! Toll! Ich erklärte sie zu meiner persönlichen Dünenkönigin! Sie war so was von Stolz... einfach nur schön!
Zwischenzeitlich hatte es sich etwas eingeregnet und wir machten noch Witze darüber: Vom Sandsturm zum Regen! Das erlebt man auch nicht alle Tage. Doch das Lachen sollte uns bald vergehen. Es hörte im Laufe des Abends nicht mehr auf zu regnen und zwischenzeitlich schüttete es sogar wie aus Kübeln :-(Auf meine Frage, wie sich das auf den Sand auswirke, konnte mich Olaf beruhigen. Der Sand wird dadurch besser zu befahren sein. Schließlich mussten wir morgen das letzte Mal das Erg Chebbi durchqueren, bevor es wieder Richtung Norden nach Missor ging.
Leider hat am heutigen Tag auch Bernd einen heftigen Abflug gehabt und sich dabei das Motorrad etwas demoliert. Dabei hat er sich auch das GPS auf dem Brustkorb verewigt, wo es sich recht bald in den schillerndsten Farben abzeichnete. Damit war für Almuth und Bernd klar, dass sie morgen zusammen mit Tom in ihrem WoMo (Wohnmobil) auf Straße bis Missor fahren.
Für ein weiteres geplantes Ereignis wäre es an diesem Tag ebenfalls recht stressig geworden. Womöglich wäre es sogar wortwörtlich in´s Wasser gefallen: Guido, Chef vom „Team Lutschershop“ wollte an diesem Nachmittag seiner Lebensgefährtin und Co-Pilotin einen Heiratsantrag in den Dünen machen. Er wollte mit seinem Rallyewagen in den Dünen Aufstellung nehmen, während Dany mit Geggo von der Orga auf dem Motorrad eine Probefahrt unternehmen wollte. Dabei sollte Geggo sie zu Guido bringen, der ihr dann in den Dünen einen musikalischen Antrag zu stellen gedachte. Ich war als Fotograf auserkoren und sollte die Aktion für die Nachwelt festhalten. Leider sind Guido und Dany bereits auf dem Weg nach Spanien in Lyon mit ihrem Wagen gestrandet und mussten die Rallye da schon abbrechen. Zwischenzeitlich hat Guido seiner Dany im Rahmen einer Grillfete einen standesgemäßen Antrag gemacht und gerüchteweise sogar eine Zusage erhalten ;-) Ich wünsche euch für eure gemeinsame Zukunft Alles Alles Gute!!!

Zurück in Merzouga: Die Nacht verlief unruhig! Es regnete unaufhörlich weiter...

Fahrtag 6; Merzouga - Missor

Wir brauchten am nächsten Morgen keinen Wecker. Der Regen weckte uns! Es hatte die ganze Nacht geregnet und das Fahrerlager hatte sich in eine Seenplatte verwandelt. Meine Rippenprellung machte sich langsam bemerkbar und es hatte sich auch noch etwas „Flitzkacke“ dazu gesellt. Meine Stimmung war auf dem Nullpunkt! Ich diskutierte mit Olaf: Wollen wir wirklich da raus? Ich wusste, dass wir mehrere (normal trockene) Flussbetten durchqueren mussten. Unzählige Queds und kleine Rinnen lagen auf der Strecke nach Norden. Nicht auszudenken, was da jetzt los war! Das in Kombination mit meinem „Wohlbefinden“ reifte zu dem Entschluss, heute lieber NICHT zu fahren. Das Motorrad konnte bei Karl-Heinz auf den LKW-Hänger. Aber es gab nur eine Möglichkeit zu einer Mitfahrgelegenheit: Das WoMo von Almuth und Bernd. Die Bergefahrzeuge nahmen heute im Vorgriff niemand mit, der sein Fahrzeug ansatzweise noch selbst bewegen konnte. Sie wussten, was heute auf sie zukam. Almuth und Bernd waren damit einverstanden uns mitzunehmen und so kamen Olaf, René (der seit Tagen mit Fieber im Bett lag) und ich bei Ihnen unter.
Vor unserer Abfahrt hatte ich aber noch was zu erledigen: Jeden Tag wurden in der Kasbah Tuareg unsere Zimmer wieder tiptop hergerichtet. Zwei schüchterne, junge Frauen machten den Zimmerservice. Ansprechen war aber nicht, Kopf runter und weg waren sie. Nach drei Tagen grüßten sie immerhin schüchtern lächelnd. Am letzten Tag ging ich zu ihnen an die Wäschekammer und fragte leise, ob SIE den Zimmerservice machten? Erschrocken nickten sie. Hatten sie was angestellt? Nein! Ich bedankte mich bei ihnen ganz höflich und gab jeder 100,-Dirham (ca. 10,-Euro) Nun strahlten sie um die Wette und bedankten sich ganz herzlich! Lächelnd verabschiedeten wir uns...
Jetzt ging es aber los. Im Anschluss fuhren noch die Österreicher Wolfgang und Klaus dick eingepackt im Regenzeug auf der Servicestrecke hinter uns her. Auch sie wollten heute lieber nicht in´s Gelände gehen. Alleine die Fahrt mit dem WoMo über die meist asphaltierte Servicestrecke war abenteuerlich genug. Aber dafür musste uns Karl-Heinz das WoMo erst mal aus dem Schlamm ziehen. Immer wieder mussten wir unterwegs überschwemmte Wadis durchfahren. Wir kamen durch Dörfer und Städtchen, deren Straßen komplett unter Wasser standen. Mehr als einmal schoben wir in den Dorfstraßen eine Bugwelle vor uns her, die bis fast in die Geschäfte am Straßenrand schwappte.

Das abgesoffene Camp in der Kasbah Tuareg

So sah es in den meisten Orten nördlich Merzougas aus...

So gestaltete sich unterwegs die Durchfahrung der vielen Wadis

An einem Cafe am Straßenrand vor der Passüberquerung des Atlasgebirges trafen wir Alex und Dan, den Kanadier. Klaus und Wolfgang beschlossen, mit den Beiden gemeinsam weiterzufahren und so der langsamen Zuckelei des WoMos zu entgehen. So fuhren wir ohne die beiden Moppeds im Schlepptau weiter über den hohen Atlas. Oben auf der Passhöhe bei immerhin 1900 M.ü.NN trauten wir unseren Augen nicht: Der Regen war mit Schnee durchsetzt! In dichten Graupelschauern setzten wir über den Pass und fuhren auf der nördlichen Seite die vielen Serpentinen wieder runter. Ob wir uns in dem WoMo wohl fühlten? Klar, man fährt keine Rallye, um sich „wohl“ zu fühlen, aber ich musste mir nichts mehr beweisen und die Rallye sollte mir bei aller Quälerei schon Spaß machen. Und das war hier definitiv nicht mehr der Fall!
Abends bei der Ankunft im Hotel Baroudi erfuhren wir, dass das Zeltlager abgesoffen ist und die Zeltschläfer auf Matratzen in das gesamte Hotel verteilt wurden. Jedes Zimmer wurde gebeten, doch mindestens zwei Leute zusätzlich aufzunehmen. Wir holten uns die dankbaren Klaus und Wolfgang auf unser Zimmer, die zuerst einmal heiß duschten! Zwar hatte hier zwischenzeitlich am Tage mal die Sonne geschienen, aber gegen Abend hatte auch hier der Regen wieder eingesetzt. Wir erfuhren, dass es in Missor seit unserer Abfahrt Richtung Merzouga ununterbrochen geregnet hat! Natürlich erkundigten wir uns nach den Teilnehmern, die trotz allem die Rallye weiter gefahren sind und hörten die reinsten Horrorgeschichten:
Die morgendliche Erkundungseinheit der Orga mit mehreren Motorrädern, welche die Strecke immer abfahren, hatte diese als befahrbar erklärt und die ersten Teilnehmer kamen auch noch durch. Doch dann muss an einem Flussbett der Wasserstand innerhalb sehr kurzer Zeit um ca. 1 Meter gestiegen sein. Trotzdem versuchte ein Rallyewagen sein Glück und wollte den Fluss durchqueren. Nach einem guten Stück merkten sie wohl die Hoffnungslosigkeit ihres Versuches und drehten um. Dabei stießen sie wohl gegen einen Stein unter Wasser und hingen fest. Bei dem Versuch, sich davon zu befreien, hat das Wasser wohl unter den Wagen gegriffen und ihn mitgerissen. Fahrer und Beifahrer konnten sich zwar aus dem Wagen befreien, doch der Wagen überschlug sich wohl im Wasser und drückte dabei den Fahrer unter sich. Dieser kam kurze Zeit darauf mit zerstörtem Helm wieder zum Vorschein und wurde von anderen Teilnehmern aus dem Wasser geborgen. Ein anwesender Notarzt kümmerte sich sofort um ihn und er kam mit dem Leben davon! Der Fahrer wurde später ausgeflogen und in Begleitung einer der Rennärzte in ein Krankenhaus in Madrid gebracht.
Mehrere Motorradfahrer versuchten an diesem Fluss ihr Glück an einer anderen Stelle und fanden eine passierbare Furt bis zu einer Erhebung im Fluss. Als sie feststellen mussten, dass es von dort nicht weiterging, war der Fluss zwischenzeitlich so stark gestiegen, dass sie auf ihrer Insel fest hingen und nicht mehr zurückkamen. Erst viel später fiel der Wasserstand wieder und sie konnten sich aus ihrer prekären Lage selbst befreien.
Klar, dass diese Etappe abgebrochen und die Teilnehmer zurück auf die Straße geführt wurden. Trotzdem gab es am frühen Abend angeblich noch ca. 20 vermisste Teilnehmer, die sich aber zum Glück im Laufe des späteren Abends wieder einfanden. Olaf und ich hatten an diesem Tag nicht das Gefühl, uns falsch entschieden zu haben ;-)

Fahrtag 7; Missor - Nador

Ich hatte zwar immer noch reichlich Durchfall, aber die Schmerzen von meinem Abflug hätten sich mit Schmerzmitteln eindämmen lassen können. Trotzdem fuhr ich im Gegensatz zu Olaf noch mal im WoMo von Almuth mit. Meine Stimmung war im Keller und ich hatte absolut keinen Bock mehr!!! Der Regen hatte zwar aufgehört, aber es war noch reichlich nass und kühl im Ländle.
So fuhren wir im WoMo über Landstraße bis zur Hafenstadt Nador und gingen dort in der allseits bekannten Pizzeria am Hafen lecker essen! Eigentlich wollte ich versuchen, im Hafen an meine Rallyekiste zu kommen, damit ich in Spanien den letzten Tag wieder mitfahren kann. Wollte ich mir doch den Einzug des Rallyetrosses in das Küstenstädtchen Mojacar nicht entgehen lassen. Doch mein halbherziger Versuch an die Kiste zu kommen, scheiterte recht schnell. Dann eben nicht! Da kam es dann also auch nicht mehr drauf an :-(
Ich hatte regelrecht resigniert und wollte nur noch ankommen...

Björn beschreibt die „Horrorstories“ vom Vortage. Er ist wohl noch gut durchgekommen...

Fahrtag 8; Almeria - Mojacar

Nach dem Ausschiffen in Almeria ging es ganz unspektakulär mit dem WoMo über die Autobahn nach Mojacar, wo wir als Vorhut bereits die Zimmer im Hotel Marina Playa in Beschlag nahmen. Auch die LKW-Transportzüge von Karl-Heinz und Robin trafen früh ein und begannen bereits mit dem Ausladen der Rallyekisten. Ich zog Olafs und meine an Land und brachte sie mit dem hoteleigenen Gepäckrolli auf unser Zimmer. Danach erst mal eine ausgiebige, heiße Dusche!!! Welch eine Wohltat! Dann der Blick auf die Uhr und danach zum Himmel. Gegen 14:00 Uhr Ortszeit sollte der gesamte Rallye-Konvoi am Hotel eintreffen und ringsum zogen sich bereits dunkle Wolken zusammen :-(Aber hier hatten wir Glück! Der Konvoi kam bei Sonnenschein an und es wurde bereits heftig gefeiert und die ersten Reifen verheizt. Die Sieger der einzelnen Klassen standen ja fest und wurden am Parkplatz vorab gekürt. Thorsten Kaiser hatte nach seinem zweiten Platz im Vorjahr wieder einen Sieg in der Profiklasse errungen und Björn hatte die Amateurklasse für sich entschieden. Knapp vor Zigarren-Rasmus, der nur wenige Minuten hinter ihm lag. Aber danach für mich der Knaller: Dr. Karsten Medla, ein absolut sympathischer KTM-Racer auf Platz drei! Habe ich mich für ihn gefreut! Weiß ich doch, wie stolz er darauf ist und was es ihm bedeutet! Der Wechsel vom italienischen Maß- zum Enduroanzug scheint ihm prächtig zu bekommen *lach*
Bei den Auto-Profis nichts Neues: Christoph Danner hat seinen Stammplatz behalten: Platz 1 ;-)
Die Anspannung dieser harten und witterungsbedingt verschärften Rallye löste sich so ganz langsam auf dem Parkplatz am Hotel. Das Freibier tat gut und man fiel sich überall in die Arme und gratulierte sich zum Erreichen des Zieles. Auch Olaf und ich waren heilfroh, unser oberstes Ziel und Versprechen gegenüber zu Hause erreicht zu haben: Mensch und Material wieder gesund und heile nach Hause bringen!

Ziel erreicht: Gesund und heile angekommen! Und hoffentlich nicht unsere letzte Rallye ;-)

Das erfolgreiche Team Kaiser mit der glücklichen Japan-Delegation

Alle Jahre wieder: Happy Zigarren-Rasmus! Diesmal auf Platz 2, Respekt!

Rainer konnte auch zufrieden sein. Er hat mit seinem tollen Team und einem riesigen Teilnehmerfeld unter widrigen Bedingungen eine toll organisierte Rallye abgeliefert!

Auf diese tolle Orga ist Verlass! Immer und ständig hat sie alle Situationen im Griff ;-)

Nachdem sich die Lage am Parkplatz wieder beruhigt hat, ging es für die Teilnehmer erst mal auf die Zimmer. Duschen, umziehen und wenn möglich noch die eine oder andere Mütze voll Schlaf, bevor es abends zum Dinner und danach zur Winner-Party geht! Als alle im Hotel waren, ging auch der obligatorische Regenschauer runter... aber das konnte uns jetzt nicht mehr erschüttern!
Nachdem wir an dem reichlichen Büffet den Magen systematisch auf die Party vorbereitet hatten, ging es in den Irish Pub zur Winner-Party. Als erstes wurden die Platzierungen der einzelnen Klassen aufgerufen und mit Pokalen ausgezeichnet. Aber auch hier gab es Überraschungen: Hatte doch Thorsten Kaiser ohne deren Wissen seine drei japanischen Mädels als „Japanese Lady Team“ für die Teamwertung angemeldet. Und diese haben sie auch prompt gewonnen! Was waren sie aus dem Häuschen und haben sich gefreut! Und das dürften ihnen alle gegönnt haben. Haben doch diese kleinen Japanerinnen auf dieser Rallye einen verdammt guten Job gemacht. Und das bei Größen zwischen ca. 1,55 und 1,65 Metern auf ihren hochbeinigen KTMs. Respekt Mädels!

Ein absolut happy „Japanese Ladies Rallye-Team“

Natürlich musste Hopsing die Stripperin wieder mit dem Motorrad in den Pub fahren!

It´s Party-Time! Karsten, meiner Einer und Olaf

Nachdem ich ja im Vorjahr zwei Tage bei Tina von den Rallye-Ladies als Co-Pilot mitgefahren bin, habe ich als nettes Dankeschön von den Beiden ein T-Shirt geschenkt bekommen. Vorne ein Bild von mir mit dem umgedrehten Jet-Helm und dem Vers: Tuareg 2008; „Pitter in der Dose“ und hinten in Riesenlettern: Ehrenwerkstattzicke! Die den Hintergrund kannten, mussten natürlich herzhaft drüber lachen und ich fand es einen würdigen Anlass, das T-Shirt zu tragen. Danke Tina und Uli ;-)
Die Stripperin war gegenüber dem blonden „Hungerhaken“ vom letzten Jahr eine Riesensteigerung und brachte mit einigen deftigen Einlagen die Meute auf Touren. Man kann über diesen „Programmpunkt“ sicher geteilter Meinung sein, aber an so einem Abend nach so einer Tour und in so einer Runde kommt diese Gaudi einfach nur gut an! Aus Basta!
Der Abend fing dann an, was zäh zu werden, bis gegen 0:00 Uhr die richtige Musik einsetzte und die Party sich endlich auf die Tanzfläche verlagerte. Dort haben wir dann noch bis ca. 3:00 Uhr abgerockt, um dann nur noch todmüde in´s Bett zu fallen...

Den nächsten Tag hatten wir noch zur freien Verfügung, da unser Flieger erst am Mittwoch Nachmittag Richtung Heimat ging. Es waren aber noch sehr viele Teilnehmer im Hotel und so war für reichlich Abwechslung gesorgt. Auch den Österreichern Klaus und Wolfgang konnten wir noch beim Packen helfen und sie dann verabschieden. Ich hatte großes Glück, dass Wolfgang Niescher noch einige Bücher von seiner Afrika-Fahrt dabei hatte und ich ihm eins abkaufen konnte. Eine nette Widmung fand natürlich auch seinen Weg auf die Umschlagseite ;-) So hatte ich für die Heimfahrt jedenfalls was Tolles zu lesen: Wien – Kappstadt auf einer XT600! Wer ebenfalls Interesse an dieser Story hat: www.globebiker.com
Das Buch habe ich mittlerweile verschlungen und würde mich freuen, mal den gesamten Bilder-Vortrag von Wolfgang sehen zu können. Nach unserem netten Kennenlernen habe ich da aber keine Zweifel. Wolfgang weiß, dass er jetzt im Rheinland eine Anlaufstelle hat ;-)
Dienstagabend ging es dann noch mit der verbliebenen Orga-Mannschaft und einigen Teilnehmern gemeinsam zu einem netten Abendessen im Ort. Danach große Verabschiedung, nur um sich

anschließend an der Hotelbar wiederzufinden *lach* Dort „versackten“ wir dann noch bis 1:00 Uhr, wobei wir uns mit dem erfahrenen Thorsten noch ausgiebig über die Entwicklung der DAKAR-Rallye unterhielten. Geduldig und ausführlich beantwortete er die vielen Fragen zu Früher und dem Ablauf der letzten DAKAR in Südamerika, die er auch dieses Jahr als Service-Team begleitet hat. Es war für uns ein hochinteressanter Abend mit vielen Hintergrundinformationen…
Mittwoch ging es dann zusammen mit den Münchnern in dem Leihwagen über tolle Landstraßen die Küste entlang nach Murcia zum Flughafen, wo wir pünktlich um 17:50 Uhr nach „Malle“ abhoben. Dort trennten sich dann unsere Wege und die vier flogen nach München weiter, während wir noch etwas auf unseren Flug nach Köln warten mussten. Doch auch das ging rum und knapp vor Mitternacht konnten wir in Köln unser Empfangskomitee wieder glücklich in die Arme schließen. Auch meine Mutter lies es sich nicht nehmen, ihren „verrückten Sohn“ am Flughafen mit abzuholen.

Und damit schließt sich meine Rallye-Trilogie
Meine Schreiberei über die beiden vorangegangenen Tuareg-Rallyes hat für mich jedoch alle Erwartungen gesprengt! Auch diesmal bin ich wieder häufig auf meine bisherigen zwei Berichte angesprochen worden. Zuletzt ganz unabhängig voneinander auf der Winner-Party von zwei verschiedenen Leuten: Blick auf mein T-Shirt: „Bist du der Pitter?“ „Ja, warum?“ „Du bist schuld, dass ich hier bin, denn ich habe deine Berichte gelesen!“ „Und? Hast du es bereut?“ „Nein, es war wirklich toll!“ ...dann bin ich ja beruhigt ;-)
Eigentlich wollte ich diesen dritten Bericht nicht mehr schreiben. Es wiederholt sich doch so vieles... aber wie sagte Geggo: „Du musst wieder einen schreiben, die bekommen langsam schon Kult-Status!“ ...ihr seid bekloppt! *lach*
Oder Thorsten Kaiser, der nach eigenem Bekunden erst noch vor der Rallye die Zeit hatte in meinen Berichten zu lesen und noch mal herzhaft über unsere Reifenflickerei im Jahr 2007 lachen musste, als er auf der Massagebank lag: „Scheiße, ich bin nicht da...“, sach ich nur ;-) Auch er sagte, die Berichte seien weithin bekannt und immer wieder kämen Kunden von ihm damit auf ihn zu...
Deswegen also auch der dritte Bericht! Aber nun ist Schluss mit Lustig, denn für nächstes Jahr nehme ich eine Auszeit. Es reifen zwar schon Gedanken über einen Motorradwechsel, aber das muss sich die nächsten Tage und Wochen erst noch zeigen. Auch einem Job als Beifahrer in einem Rallye-Wagen wäre ich nicht ganz abgeneigt. Tina z.B. würde bei mir jederzeit offene Türen einlaufen! Auch wenn ich dafür in einem „Lady-Team“ im Röckchen mitfahren müsste :-)
Aber mach mer´s wie der Kaiser: Schaun mer mal...

Ich werde diese drei Jahre jedenfalls nie vergessen und habe viele viele nette Freunde und Bekannte kennen lernen dürfen! Ich habe großen Respekt vor den Orga-Leuten, die immer und unter allen Umständen einen tollen Job machen! Egal, ob an ihrer Spitze der Rainer oder die netten Mädels an den DKs oder die „harten Jungs“ unterwegs auf den Fahrzeugen. Mir gehen zwar immer wieder ihre Namen durch den Kopf, aber da ich keinen auslassen möchte, fange ich damit erst gar nicht an!

Stellvertretend für alle greife ich hier mal den herzhaften Abschiedsruf von Dani an Karl-Heinz auf:

„He Kalle, du alte Kistenschlampe! Ich bin dann jetzt mal weg....“

Herzlichst, euer
Pitter

PS: Wer sich in dem Bericht in Text oder Bild wiederfindet und nicht damit einverstanden ist, oder über beschriebene Ereignisse eine andere Sicht der Dinge hat, möge mir das bitte mitteilen, dann berücksichtige ich das. Mail an: pitter(äd)anpeki.de
Selbstverständlich freue ich mich auch über allgemeine Kritik, Fragen oder Anerkennungen ;-)
Bericht aus 2007: www.anpeki.de/F650/Tuareg07.pdf
Bericht aus 2008: www.anpeki.de/F650/Tuareg08.pdf